

Forhandlingen genoptages.

Holmberg: I debatten om de store trafikinvesteringer og hermed også prioriteringen er jeg i det væsentlige enig med mit partis ordfører, hr. Guldberg, i alle tilfælde hvad angår, at Saltholmprojektet skal have høj prioritet. Men i debatten er der også ganske naturligt draget mange andre ting frem, bl. a. Store-Bælt og Samsølinjen m. v., og det er i den anledning, jeg tager ordet.

Trafikministeren har i høj grad bidraget til debatten ved de mange taler herom, først ved forslaget om Hammel lufthavn, som nu ligger i mølposen, hvor den i og for sig også fortjener at ligge, men endvidere ved de mange taler om samtidighed i projekternes gennemførelse bogstavelig talt over hele linjen: HH-linjen, Saltholm, Store-Bælt og nu sidst også den såkaldte Samsølinje. Mon ikke det ville være klogt af ministeren at holde op med at foregøgle den danske befolkning, at det skulle kunne lade sig gøre? Disse taler er jo holdt samtidig med, at økonomiministerens fremsætter de forskellige besparelsesforslag, og det nytter nu engang ikke at regne med, at alle de milliardforslag, der bliver væltet ind på folketingets bord, nok bliver betalt. Vi må og skal have en prioritering, og jeg håber, at debatten her i dag kan være med til at give en klaring heraf.

I trafikudvalget har vi naturligvis drøftet de mange forslag og tanker og holdt samråd med ministeren også på baggrund af det notat, vi fik den 24. februar, for selv om dette notat var stemplet „strengt fortroligt“, blev det åbenbart debatteret både før og efter. Men lad det nu ligge.

Vi har så sent som onsdag den 10. maj igen modtaget et notat, og det er som sagt Store-Bælt, jeg her ønsker at gøre et par bemærkninger om.

Det fremgår ganske tydeligt, at ministeren i stedet for én forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark nu vil foreslå to forbindelser. Den ene er en 2-sporet tunnelfærgen under Store-Bælt mellem Korsør og Nyborg, pris ca. 2 milliarder kr., og den anden en forbindelse Sjælland-Jylland via Samsø bestående af en bro eller dæmning Samsø-Jylland og så en færgeforbindelse Samsø-Sjælland. Prisen er her ca. 1 milliard kr.

Som begrundelse giver ministeren, at vi for de samme penge kan få to forbindelser i

stedet for én. Ministeren begrundet også sit standpunkt med, at det stigende antal overførsler på Kattegatruterne viser, at der er trafikunderlag for en Sjælland-Jylland forbindelse. Det kan i høj grad diskuteres, om det er rigtigt. De bestående Kattegatruter kan udmærket godt sejle noget mere, hvis der er behov herfor, for der er nemlig kapacitet nok.

I de besvarelser, vi har fået, henvises der ofte til betænkning 508, afgivet i november 1968. Det, der her henvises til, er naturligvis rigtigt, men det, der er undladt, kan egentlig også være talende, og jeg håber ikke, det er med vilje, at visse ting er udeladt, for af samme arbejdsudvalg gøres opmærksom på, at et 2-sporet tunnelfærganlæg ikke kan påregnes at have kapacitet længere end til år 2000, og det fremgår ikke af notatet. Så skrives der videre her, at det kan blive nødvendigt enten at bygge en vejbro eller anlægge endnu en 2-sporet tunnelfærgen. Endvidere at samme arbejdsudvalg antager, at en eventuel Samsølinje kun i begrænset omfang vil kunne aflaste Storebæltsforbindelsen.

Som en konklusion siger arbejdsudvalget — det står i bind I, side 92:

„Ved en sammenligning må det tages i betragtning, at et tunnelfærganlæg næppe kan give en så tilfredsstillende trafikbetjening som en broforbindelse.“

Jeg mener, at de ting også skal med. Når det ene citeres, skal det andet naturligvis også med.

Jeg kan i øvrigt ikke lade være med at sige, at der især i Jylland efter min mening knytter sig mange misforståelser til den såkaldte Samsølinje. Hvad angår de beregnede rejsetider, vil faktisk hele Jylland fra Randers og nordpå ikke have nogen særlig tidsgevinst ved den foreslåede forbindelse. Jeg har ikke hermed afvist en Samsølinje, men det er et anlæg, som så afgjort godt kan vente et godt stykke tid endnu. Jeg er selvfølgelig udmærket klar over, at en sådan betragtning ikke er særlig populær, i alle tilfælde ikke i den egn, hvor jeg selv er valgt, men det geografiske i forbindelse med vore valgkredse må i den større sammenhæng ikke spille nogen rolle, og jeg håber heller ikke, det har gjort det for ministeren med hensyn til Hammelprojektet og nu Samsølinjen.